

Vergaderjaar 2012–2013

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 316**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Den Haag, 10 oktober 2012

Uw Kamer heeft mij vandaag verzocht om de winteranalyse van NS en ProRail te doen toekomen of toe te lichten om welke redenen toezending niet mogelijk is. Ik begrijp dat uw Kamer tijdens het Algemeen Overleg Spoor op donderdag 11 oktober wil spreken over de analyse van NS en ProRail met de oorzaken van het out-of-control raken van de treindienst op 3 februari.

Ik ben bereid om de commissieleden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu vertrouwelijk inzage te geven in de analyse van NS en ProRail naar het out-of-control raken van het spoorstelsel op 3 februari 2012<sup>\*</sup>). Daarbij ben ik van mening dat voor een goed begrip van de materie en de juiste duiding van de bedrijfsvertrouwelijke interne processen, vertrouwelijke inzage van de analyse het best gepaard gaat met een technische besloten briefing van NS en ProRail. Ik ben bereid om nog voorafgaand aan het Algemeen Overleg Spoor op 11 oktober a.s. uw Kamer een korte technische briefing te geven. Ik beveel u dat ten eerste aan en zal NS en ProRail verzoeken hieraan mee te werken.

Daarnaast wil u er op attent maken dat ik uw Kamer inmiddels op verschillende momenten heb geïnformeerd dat de treindienst afgelopen winter weliswaar verstoord is geraakt door verstoringen in de infrastructuur, materieel en de daaruit volgende personeelsstoringen, maar dat deze niet de oorzaak waren van het out-of-control raken van het spoorstelsel. Gebleken is dat de out-of-control situatie is veroorzaakt door 1) de huidige wijze van de be- en bijsturing, 2) het ontbreken van een eenduidige commandostructuur, en 3) het ondermijnen van routinematig handelen door het introduceren van nieuwe (winter) maatregelen. Ik heb u dit geheel aan meerdere oorzaken als bovenstaand gedeut in het winterweerprogramma, dat ik met mijn brief van 8 juni jongstleden<sup>1</sup> naar de Kamer gestuurd heb. Het winterweerprogramma is dus niet gebaseerd op niet-functionerende wissels, maar bovenal op bovenstaande hoofdoorzaken. Dat complexe samenspel van oorzaken die het spoorstelsel out-of-control doet raken, heb ik ook herhaald in mijn brief van 1 oktober jongstleden<sup>2</sup> over de voortgang van de uitvoering van het winterweerpro-

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 29 984, nr. 306

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 312

gramma. En ik heb u nogmaals geïnformeerd over deze oorzaken in mijn brief van 8 oktober jongstleden<sup>1</sup>.

Gezien bovengenoemde correspondentie met uw Kamer is er voldoende basis om over de oorzaken van het out-of-control raken van het spoorstelsel te spreken.

Ik blijf verder van mening dat, zoals in mijn brief van 8 oktober jongstleden gemeld, de bedrijfsvertrouwelijke informatie die opgenomen is in deze analyse reden geeft om het rapport u niet in de openbaarheid te doen toekomen. De analyse bevat toelichtingen op interne processen, bijvoorbeeld op het gebied van bijsturing, personeel en materieel. Daarnaast zouden concurrerende spoorbedrijven hun voordeel kunnen doen met inzichten in die processen. Eerder is er op basis van het advies van mijn juridische dienst besloten een Wob-verzoek met betrekking tot de analyse op grond van bedrijfsvertrouwelijke gegevens af te wijzen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 314

1) Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer